Метрополитен

в Москве



МЕТРОПОЛИТЕН В МОСКВЕ

„Мероприятия по расширению трамвая и автобуса не обеспечивают полного разрешения всей проблемы городского транспорта в Москве, ибо дефицит в средствах передвижения в ближайшие годы не только не уменьшится, но увеличится, если мы не примем ряда реконструктивных мероприятий. Таким коренным выходом из существующего положения мы считаем постройку подземного метрополитена". (из доклада т. Кагановича на июньском пленуме ЦК ВКП(б).

Метрополитен — внеуличная железная дорога, рельсы которой прокладываются или на эстакадах (мостах) над землей или в тоннелях под землей. Преимущество метрополитена перед другими видами городского транспорта заключается в том, что составы подземного метрополитена движутся гораздо быстрее, чем уличный транспорт и вмещают большее количество пассажиров. Городской трамвай из 3-х вагонов вмещает 200 чел., скорость его равна 14 *км.* в час, вместимость же 6 вагонов метрополитена в среднем 1000 чел., скорость — 300 *км.* в час. Метрополитен значительно разгружает улицу, принимая на себя большую часть уличных перевозок. Первая линия московского метрополитена будет проложена от Сокольников через центр до Дворца советов. Длина этой линии — 6,5 *км.* Линия на всем протяжении будет подземной. О постройке надземного метрополитена на целом ряде

московских улиц не приходится даже и думать. Двухпутные эстакады, ширина которых равняется 8 *м*, затемнили бы всю улицу, а опоры эстакад явились бы серьезной помехой для уличного движения. Есть два основных вида прокладки линии подземного метрополитена: немецкий и французский. По немецкому способу разрывают самые улицы, французский способ состоит в том, что вся работа проходит под землей: линии проводятся способом проходки шахт. В основу сооружения первой линии московского метрополитена положен французский способ, характерным достоинством которого является то обстоятельство, что работы по сооружению в данном случае почти никак не отразятся на уличном движении, в то же время как немецкий способ влечет за собой полную остановку движения на той улице, где идут работы. Стоимость первой линии московского метрополитена вместе с подвижным составом ориентировочно исчисляется в 65 миллионов рублей. Линия Сокольники — Дворец советов будет закончена к концу 1933 года.

Значение метрополитена огромно. Разгружая уличный транспорт, он сокращает время переездов, стирает границы между центром и окраинами и, таким образом, обеспечивает правильное расселение.

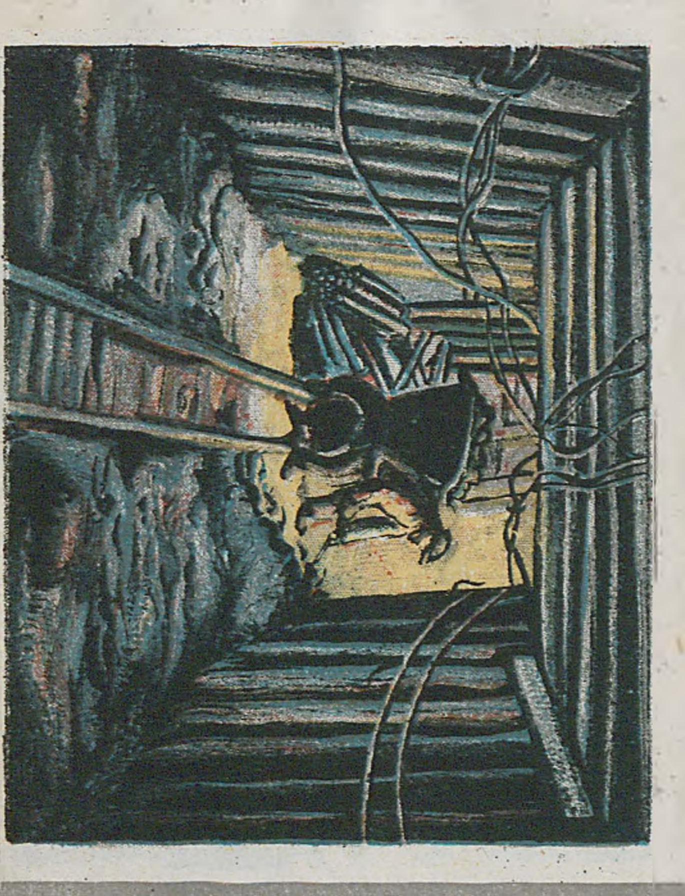
В наших условиях метрополитен является могучим средством индустриализации и социалистического переустройства быта. Улучшая обслуживание рабочего населения, он способствует поднятию культурного уровня, повышению производительности труда и тем самым увеличивает темпы социалистического строительства.

Вид московской улицы.



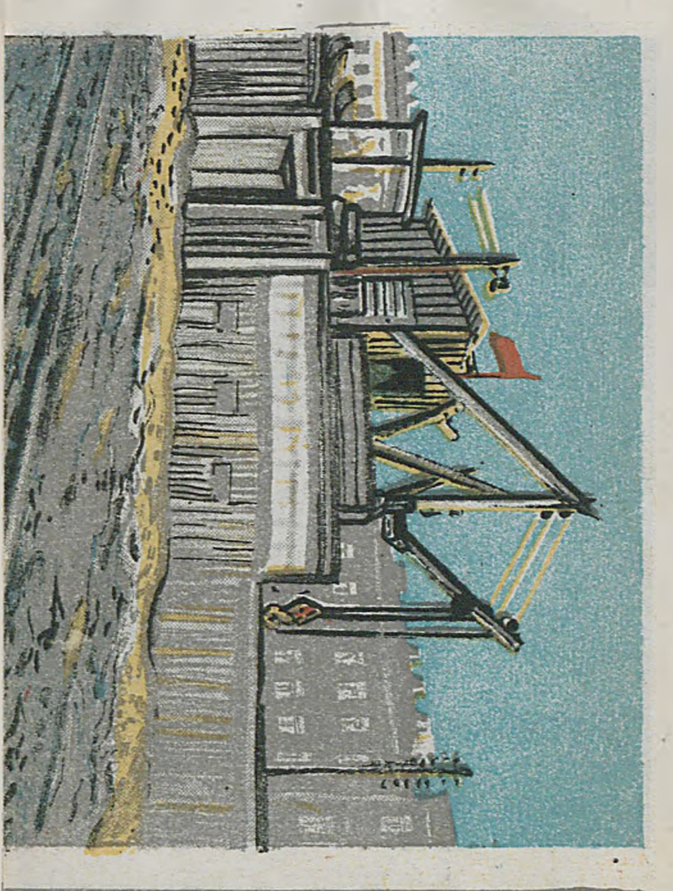
Надземная железная дорога.

Прокладка тоннеля (немецкий способ).



Работа в шахте (французский способ).

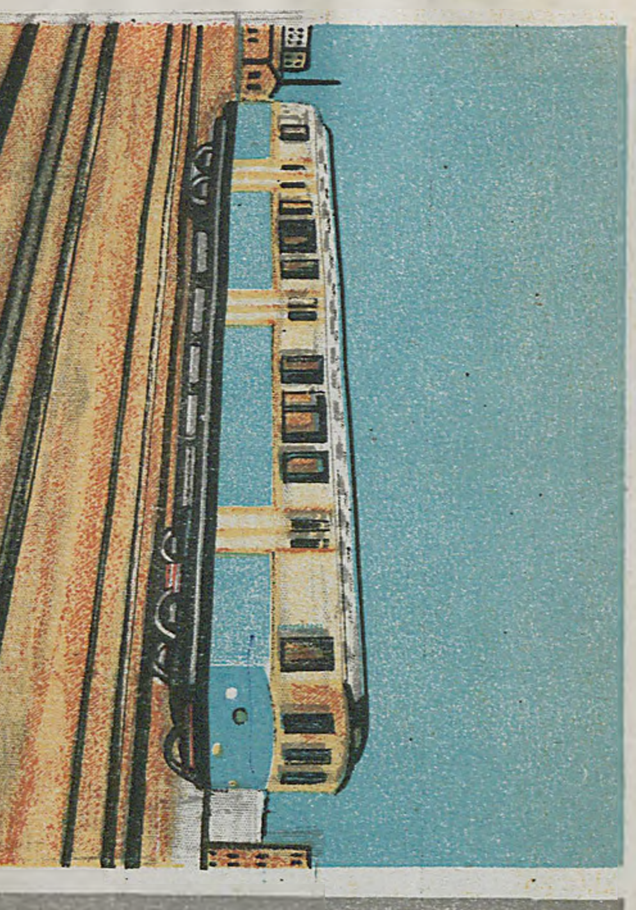
Изыскательные работы.



Общий вид шахты.



Работа отбойными молотками внутри шахты.



Вагон метрополитена.

Станция метрополитена.

40 к.

Автор Садов
Художник Филиппович
Редактор Ширяева
Техред Пономарев
Тираж 50 тыс.
Сдано в произв. 3/I 1933 г.
Подписано к печати 2/II 1933 г.
На бум. отходах
Изогиз № 5415
Уп. Главлита № Б-26860
Заказ № 4878.

1-я типо-литография Огиза РСФСР „Образцовая". Москва, Валовая, 28.